

Aumühle, den 25.8.2017

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen für das Bauvorhaben „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“, Abschnitt 1

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG FIH begrüßt den Bau der neuen **S-Bahnstrecke** nach **Ahrensburg (-Bad Oldesloe)**.

Jedoch vertreten wir eine etwas andere Ausgestaltung des Projektes. Wir haben grundsätzlich hohe Anforderungen an die Gestaltung von Schnellbahnstrecken, damit ein Maximum an Nutzen für die Fahrgäste herausgeholt werden kann. Insbesondere bei Neubauten erwarten wir, dass Maximalstandards erfüllt werden bzw. vorbereitet werden, um sie zu einem späteren Zeitpunkt leicht nachholen zu können. Es sollten nicht von vorn herein Kompromisse eingegangen werden, welche einer maximalen Ausnutzung des Schienenweges und der verkehrswirtschaftlich notwendigen Verlagerung von Verkehr auf die Schien entgegenstehen und somit weiterhin ein Parallelangebot von Buslinien in Relationen, die die Schnellbahn bedient, erforderlich macht, nur um den notwendigen Komfort bieten zu können.

Diese Anforderungen lauten:

- **Durchgehende Zweigleisigkeit**
- **Keine Fahrstraßenkreuzungen** (außer in fahrgastfreien Rangierbereichen)
- Maximale Bahnsteiglänge (**S**-Bahnsteige für **200-Meter-Züge**, **U**-Bahnsteige für 120 -Meter-Züge)
- Möglichst **vollständige Bahnsteigüberdachung** (mindestens 100 Meter bei **S**-Bahn)
- Wenn sich (Schnell)Bahnstrecken kreuzen, ist zwingend der Bau einer Verknüpfungsstation erforderlich
- Anlage der Station über (**Brückenbahnsteig**) oder unter („Unterbrückenbahnsteig“) einer größeren Straße, damit **Buslinien kreuzungsfrei und ohne Umwege** (Schleifenfahrten) angebunden werden können.
- Möglichst überall **Zugänge an beiden Bahnsteigenden** (oder wenn nur einer, dann in der Mitte zur Vermeidung von **Punktlastigkeit**.)

- **Aufzüge** grundsätzlich nur als „**Durchlader**“ (mindestens zweitürige Kabinen). Damit soll Führern von Fahrzeugen (Rollstühle, e-Scooter, Kinderautos, Fahrrädern und Rollatoren) die Nutzung vereinfacht werden. Da ein Wenden der Fahrzeuge in den oftmals zu engen Kabinen nicht möglich ist, soll ein **Rückwärtsrangieren erspart** bleiben.
- Wenn möglich **Rampen statt Aufzüge** verwenden, da sie **leistungsfähiger** sind und eine **hohe Verfügbarkeitsgarantie** haben.
- **Bahnsteiggleiches Umsteigen am Endpunkt zu weiterfahrenden Zügen**
- **Strenger Richtungsbetrieb** (Abfahrt in gleiche Richtung nicht von verschiedenen Bahnsteigen)
- **dichte Taktfolge** (mindestens 5-Minuten-Takt) **muss möglich sein**
- Schnellbahnen müssen auf **eigenen Gleisen** verkehren, welche **nicht missbräuchlich durch andere Verkehre genutzt** werden können.
- Stromversorgung spielt im Prinzip keine Rolle, aber die **S-Bahn Hamburg** sollte einerseits um flexibel alle Fahrzeuge nutzen zu können, andererseits, um die historischen **S-Bahn-Züge** fahren lassen zu können, weitestgehend mit Gleichstrom elektrifizieren. Erst wo ein **Mischbetrieb** eingerichtet werden soll oder die Geschwindigkeit auf einem wesentlichen Abschnitt **deutlich über 100 km/h** liegt, sollte Wechselstrom zum Einsatz kommen.
- Neubaustrecken niemals eingleisig Abschnitte und Mischbetriebsabschnitte enthalten.
- Möglichst **Mittelbahnsteige** um Übersichtlichkeit zu erhöhen. Jedoch haben Seitenbahnsteige auch Vorteile. Es sollte jedoch nicht unnötig (z.B. Kostengründen oder einfacheres Bauen) die Bahnsteigseiten auf einer Strecke gewechselt werden.
- Lärmschutzmaßnahmen dürfen nicht den **Fahrgenuss** (Ausblick auf andere Verkehrsanlagen und öffentliche Räume) der Fahrgäste beeinträchtigen. Sofern Lärmschutzwände aufgestellt werden, welche ins Sichtfeld der Fahrgäste geraten, müssen sie (an wichtigen Stellen) **transparent** sein.
- Keine unnötigen Gleise in Stationen, die zwar den Betrieb einfacher (in Wahrheit kostengünstiger) machen (offiziell den Betrieb stabilisieren sollen), für die Fahrgäste es aber unübersichtlicher und unbequemer gestalten (Bahnsteigwechsel)

Die geplante **S-Bahn-Strecke** nach **Ahrensburg (-Bad Oldesloe)** messen wir nun daran, ob sie diese Kriterien erfüllt und haben nun eine eigene Version der Ausgestaltung. Insoweit es nun wesentliche Abweichungen gibt, werden wir die Planungen kritisieren.

Aus Sicht der **FIH** sollte die **S-Bahnstrecke** als eigenständige **S-Bahn** bis **Ahrensburg** geführt werden. Nördlich von Ahrensburg führe sie als eine „**provisorische**“ **S-Bahn** sofort im **Mischbetrieb mit der Fernbahn bis Bad Oldesloe**. Planmäßige Zugfahrten sollten in Bad Oldesloe, Ahrensburg und Rahlstedt enden. Gartenholz und Bargtheide wären nur normale Zwischenstationen und keine Zwischenendpunkte. Die Details zu unseren Vorstellungen werden wir bei den entsprechenden Planfeststellungsabschnitten vorstellen. An dieser Stelle nur folgendes noch: Zwischen **Rahlstedt** und **Ahrensburg West** raten wir zum Bau eines Überwerfungsbauwerkes, das dazu dient, die **S-Bahn** in den Bf Ahrensburg mittig einzuführen. Der Bf Ahrensburg hat bereits vier Bahnsteigkannten. Eine **mittige Einführung** der **S-Bahn** richtet die Bahnsteige als Richtungsbahnsteige ein und sorgt für einen **bahnsteig-**

gleichen Übergang zum Regionalverkehr. Darüber hinaus ermöglicht dies einen **kreuzungsfreien** Übergang der **S**-Bahn zum Mischverkehr nördlich von Ahrensburg. Die Systemwechselstelle hätten wir gerne nördlich des Überwerfungsbauwerkes, damit einerseits noch das durch die Stromschiene ermöglichte geringere Profil für das Überwerfungsbauwerk genutzt werden kann und Gleichstrom Züge noch bis Rahlstedt fahren können, andererseits die Station Ahrensburg West schon mittig läge und mit Wechselstrom ausgestattet wäre, damit im Notfall (S-Bahnstörung/-ausfall) auch RE-Züge diese Station zwecks **U**-Bahnanschluss anfahren könnten. Zum Ausgleich entfielen das dritte Gleis von Ahrensburg bis Gartenholz und der Neu-/Umbau der Station Gartenholz. Die geplante Abstellanlage in Gartenholz lehnen wir ab und wollen stattdessen lieber in Bad Oldesloe und Ahrensburg (südlich der Bahnsteige) Abstellkapazitäten schaffen. (Nördlich der Bahnsteige gäbe es nur ein Kehrgleis.)

Dieses vorausgeschickt nimmt die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH** zu den Planungen im aktuellen Planfeststellungsabschnitt Stellung:

(Formal erheben wir Einwände, da wir uns als Fahrgäste betroffen fühlen.)

Zunächst einmal stellen wir fest, dass zumindest in diesem Abschnitt (Hasselbrook - Luetkensallee) die Planungen zu einem erstaunlich großen Teil unseren Vorstellungen entsprechen.

- So soll die **Ausfädelung in Hasselbrook** fahrgastfreundlich gestaltet (nur ein Bahnsteig → bahnsteiggleiches Umsteigen.).
- Die **Verbindungskurve zur Güterumgehungsbahn** wird zweigleisig, statt eines drittgleises vom Wandsbeker Güterbahnhof → sinnvoller nutzbar und Stabilisierung des Regionalverkehrs. (Wir würden natürlich noch lieber eine kreuzungsfreie Ausfädelung der Verbindungskurve sehen.)
- Die Lage des geplanten **Weichentrapezes** zwischen den geplanten **S**-Bahnstationen entspricht auch unseren Vorstellungen und hat noch den Vorteil, dass die historische **S**-Bahn eventuell wenigstens bis zur Bovestraße fahren kann, sollte tatsächlich (was nicht unseren Vorstellungen entspricht!) danach ein Systemwechsel gebaut werden.
- Die Stationen „**Claudiusstraße**“ und „**Bovestraße**“ sollen als („Unter“-)Brückenbahnsteige realisiert werden.
- „**Bovestraße**“ soll eine (von der Barrierefreiheit und vom Fahrtreppen mal abgesehen) optimale Verknüpfung zu den Buslinien erhalten
- „**Claudiusstraße**“ erhält zwei Zugänge (Vermeidung von Punktlastigkeit)
- „**Claudiusstraße**“ ist für 200-Meter-Züge geeignet (langzugfähig), „**Bovestraße**“ kann leicht dazu erweitert werden (Aufweitung des nordöstlichen Gleisvorfeldes)

Trotzdem sind noch einige Details nicht optimal gelöst, wogegen wir Einwände erheben.

Einwände:

Lärmschutzwände:

Es sind leider die klassischen Lärmschutzwände zur Lärminderung in sehr hoher Höhe vorgesehen.

Hier wollen wir **Transparenz** an den Stellen, wo Wände **zwischen den Gleisen**, an **Überführungen** über **Straßen, Wege und Gewässer** stehen und dort wo **Sichtbeziehungen zu Busanlagen** möglich sind.

Bahnsteigdächer

Es fehlen leider die Bahnsteigüberdachungen. Diese können zwar auch zu einem späteren Zeitpunkt noch gebaut werden. Aber gerade in „**Bovestraße**“ ist ein solches erforderlich damit Fahrgäste nicht deswegen den Umstieg vom Bus in die **S**-Bahn meiden und weiter nach **U** Wandsbek Markt fahren.

Wir empfehlen **das jetzige Dach vom Bf Wandsbek** dorthin zu versetzen. „**Claudiusstraße**“ hat immerhin noch die Robert-Schumann-Brücke als Teilüberdachung.

Claudiusstraße:

- Diese Station sollte den Namen „**Marienthal**“ erhalten
- Wir schlagen vor den **Ausgang zum Schlossgarten barrierefrei** mit Aufzügen auszustatten, anstatt den neuen Tunnel an der Ostseite zu bauen. Stattdessen sollte zu dem vorhandenen **Fahrradtunnel unter der Bahn eine Rampe** gebaut werden (auch wenn er abgedichtet werden muss und unter dem Grundwasser liegt). Damit wäre die Zugänglichkeit deutlich besser. Die **vom Vorhabenträger geplante barrierefreie Zugangsanlage ist sehr umständlich**, da stets zwei Aufzüge genutzt werden müssen und diese nur eintürig sind. Die Wahrscheinlichkeit der Nichtverfügbarkeit ist somit sehr hoch → Fahrgäste nutzen lieber **U**-Bahn. Schlimmstenfalls lässt die Politik Busparallelverkehr zu (Metrobuslinie 9).
- Aufzüge müssen ausnahmslos als **Durchlader** gebaut werden.
- Wir empfehlen dringend die Anbindung an die Buslinien der Robert-Schumann-Brücke (23 (zweitwichtigste Buslinie Hamburgs laut **HVV!**), 213 und 160 durch **Bau einer Bushaltestelle an der Robert-Schumann-Brücke mit barrierefreiem Zugang zum Bahnsteig**. (Andocken von zwei Plattformen an die Brücke, Hilfsweise Neubau der Brücke). Dieses kann jedoch auch noch nach Eröffnung erfolgen.

Bovestraße

- Diese Station könnte den Namen „**Wandsbek**“ erhalten
- Der Zugang am **westlichen Widerlager der Bovestraßenbrücke sollte mit einem Aufzug** ausgestattet werden um Barrierefreien Umstieg in die Busse zu ermöglichen.
- Alternativ kann der andere Zugang mit einer Rampe ausgestattet werden, welche am östlichen Ende des Bahnsteigs beginnt hier sollte ohnehin langfristig ein zweiter Zugang zu den Flächen des jetzigen Güterbahnhofs und der dieser nördlich gegenüberliegenden Fläche errichtet werden. Wird dieser Zugang (möglichst mit Rampe) barrierefrei ausgestattet, so könnte hiermit der Zugang am östlichen Widerlager der Bovestraßenbrücke mit bedient werden.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Potthast

(Sprecher der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG)